Vol 5 - N º 1 (enero/junio 2025) ISSN 2718-8582 URI: https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s27188582/d4qkpk9qt

Las múltiples costas. Una genealogía de la ribera de la ciudad de Paraná (Entre Ríos)

Morena Goñi[1]

Universidad Nacional de Entre Ríos / Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina

Recibido: 18 de octubre de 2024
Aceptado: 13 de febrero de 2025



Cómo citar: Goñi, M. (2025). Las múltiples costas. Una genealogía de la ribera de la ciudad de Paraná (Entre Ríos). *Revista Pares - Ciencias Sociales, 5*(1), 9-19
ARK CAICYT:
https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s27188582/d4qkpk9qt

Resumen
Paraná es indisociable de su río. Sobre la ribera, la ciudad tuvo su origen y en ella marcó su derrotero histórico. Si observamos con atención, este espacio fue testigo de una multiplicidad de apropiaciones, probablemente las más representativas de cada época. Comenzando como un escenario portuario-productivo de relativa homogeneidad, hoy en día podemos encontrar segmentos recreativos, fósiles industriales, áreas deportivas, espacios culturales, barrios populares y nodos inmobiliarios. Situado en el campo de los estudios urbanos y triangulando metodologías cualitativas, este trabajo busca brindar una aproximación espacial y genealógica a la franja costera de la ciudad de Paraná (Entre Ríos). El objetivo es analizar y ordenar las territorialidades que emergieron desde el siglo XIX hasta la actualidad, para arribar a una comprensión más acabada de la multiplicidad que compone el tejido ribereño presente.

Palabras clave: frente fluvial, costa productiva, costa recreativa, costa infraestructural, costa inmobiliaria

The multiple coasts. A genealogy of the riverside strip of the city of Paraná (Entre Ríos)

Abstract
Paraná is inextricably linked to its river. On the riverside, the city had its origins and marked its historical trajectory there. If we look closely, this space has witnessed a multiplicity of appropriations, arguably the most representative of each period. Initially as a relatively homogeneous port and productive landscape, nowadays we can find recreational spaces, industrial remnants, sports areas, cultural segments, and real estate nodes. Positioned within the field of urban studies and triangulating qualitative methodologies, this study seek to provide a spatial and genealogical analysis of the coastal strip of the city of Paraná (Entre Ríos). The objective is to analyze and systematize the territorialities that emerged from the 19th century to the present, in order to arrive at a more complete understanding of the multiplicity that makes up the riverside landscape today.

Keywords: waterfront, productive coast, recreational coast, infrastructure coast; real estate coast

As múltiplas costas. Uma genealogia da faixa ribeirinha da cidade do Paraná (Entre Ríos)

Resumo
Paraná é indissociável do seu rio. Sobre a margem, a cidade teve sua origem e nela traçou seu percurso histórico. Se observarmos com atenção, esse espaço foi testemunha de uma multiplicidade de apropriações, provavelmente as mais representativas de cada época. Iniciando como um cenário portuário-produtivo de relativa homogeneidade , hoje podemos encontrar espaços recreativos, vestígios industriais, áreas esportivas, segmentos culturais e polos imobiliários. Situado no campo dos estudos urbanos e triangulando metodologias qualitativas, este trabalho busca oferecer uma aproximação espacial e genealógica da faixa costeira da cidade de Paraná (Entre Ríos). O objetivo é analisar e sistematizar as territorialidades que emergiram desde o século XIX até a atualidade, para chegar a uma compreensão mais completa da multiplicidade que compõe o tecido ribeirinho no presente.

Palavras-chave: frente costeira, costa produtiva, costa recreativa, costa de infraestrutura, costa imobiliária

[1] Licenciada en Historia (Universidad Nacional de Rosario). Doctoranda en Ciencias Sociales (Universidad Nacional de Entre Ríos). Becaria doctoral CONICET. Miembro del Centro de Investigaciones Sociales y Políticas (CISPO–UNER). ORCID: https://orcid.org/0000-0002-1713-5046 Correo electrónico: morenagoni@gmail.com

Introducción

Los ríos y sus riberas son espacios emblemáticos de las ciudades. En éstos se territorializan las huellas materiales y simbólicas de una sociedad. Dependiendo de la época y el actor, los ríos han sido aprehendidos como rutas navegables, como límites políticos, como espacios defensivos, como paisajes, como recursos económicos, como obstáculos geográficos, como espacios recreativos.

Aproximándonos al territorio de la provincia de Entre Ríos (Argentina), resulta innegable que la ciudad de Paraná no existiría sin el río homónimo. La ciudad es, por historia y actualidad, indisociable de este actor. A pesar de caracterizarse por su actividad institucional –en tanto capital provincial, y habiendo sido durante siete años centro político de la Confederación Argentina–, el frente costero, con actividades alejadas de lo institucional, tuvo una relevancia fundamental para la economía y la identidad de la ciudad. Primeramente, se constituyó como un segmento productivo y obrero, con instalaciones industriales, logísticas y extractivas. Luego, fue relevante como espacio público, con infraestructuras recreativas que fungieron de engranajes para la actividad turística. En las últimas décadas, el frente ribereño se convirtió en atractor de capitales inmobiliarios que encontraron en el río un valor agregado.

La franja ribereña de Paraná tiene 24 kilómetros de extensión y se divide en dos segmentos iguales, conformando una suerte de espalda y fachada urbana (Melhem, 2023). La primera, localizada al oeste de la ciudad, se compone de anegadizos y bañados que impiden el contacto entre la huella urbana y el agua. En este segmento se localizan los desagües cloacales de la ciudad y el "volcadero", un basural a cielo abierto. Se trata de un espacio ceñido por la emergencia ambiental y la marginalidad social. La segunda, desplegada sobre el frente norte, entre los Miradores de Bajada Grande y la zona de la Toma Vieja, es la interfaz de contacto entre la ciudad y el río. En ella se desarrollan una variedad de apropiaciones que alternan entre espacios verdes, playas balnearias, clubes deportivos, barriadas populares, infraestructura vial, segmentos inmobiliarios de alta gama, fósiles industriales y espacios portuarios en ruinas (Gobierno de Entre Ríos, 2012). De esta multiplicidad se desprenden segmentos de uso público y otros donde el acceso al río se encuentra bloqueado o restringido por locatarios particulares. De la totalidad, estos últimos constituyen alrededor de 5 kilómetros. Bajo la forma de resabio, presencia o vacío, todas estas huellas forman un tejido ribereño fracturado, con instalaciones atomizadas que coexisten con poca solución de continuidad (Goñi, 2024a).

De este estado de situación emerge la necesidad de historizar y territorializar la ribera norte. ¿Por qué conviven espacios tan disímiles en un mismo frente, diferenciados en forma, uso, materialidad y propiedad?, ¿Se puede territorializar esta multiplicidad costera?, ¿Es posible identificar las condiciones de posibilidad de cada segmento?

En respuesta a estos interrogantes y con el objetivo de aportar inteligibilidad, este trabajo ofrece una aproximación genealógica y espacial del frente norte de la ciudad de Paraná. Para hacerlo, se sitúa en el área de los estudios urbanos, específicamente en la vasta tradición abocada a analizar la resemantización de las franjas costeras de las ciudades portuarias (Bruttomesso, 2004; Galimberti, 2014a; Molina Costa, 2016; Sanchez & Beraldinelli, 2004; Talesnik & Gutiérrez, 2002).

Dentro de esta tendencia, existen producciones que localizaron esta transformación en las ciudades de la Cuenca del Plata. Por un lado, fueron de insumo aquellos trabajos enfocados en la recualificación ribereña durante las primeras décadas del siglo XX, momento en que las instalaciones portuarias se complementaron con proyectos recreativos de parques y balnearios ribereños[2]. Por otro, fueron fundamentales aquellas producciones enfocadas en las transformaciones costeras del período postindustrial. A diferencia de las primeras, éstas no se complementaron con las funciones portuarias, sino que se posaron sobre sus fósiles, sustituyéndolos o reciclándolos según los casos. En articulación con el sector terciario-financiero, configuraron un perfil espacial alejado del esparcimiento masivo y vinculado a las lógicas de consumo y rentabilidad[3]. Ante la necesidad de crear diálogos fluviales con estos casos regionales, y frente a una vacancia latente, cobra relevancia analizar el derrotero de la ribera de la ciudad de Paraná, desde el siglo XIX hasta la actualidad.

Al tratarse de un periodo de tiempo extenso, las fuentes y su tratamiento son variables. Metodológicamente, el trabajo se apoya sobre estrategias cualitativo-interpretativas, que triangulan la heurística y hermenéutica histórica con observaciones de campo que se llevaron adelante entre los años 2021 y 2024, en el marco de una investigación más amplia[4]. En cuanto al abordaje documental, se apeló a la selección de un corpus que fue sometido a las técnicas de lecto-comprensión, análisis crítico y sistematización. Entre estos documentos se consignaron crónicas históricas, bibliografía especializada y fuentes hemerográficas (ejemplares de El Diario, La Acción, El Orden, La Nación), exploradas de manera analógica en el Archivo Provincial de Entre Ríos. A esto se sumaron documentos oficiales como planes estratégicos y urbanos de la ciudad de Paraná.

El trabajo se estructura en cuatro secciones coincidentes con cuatro categorías que descomponen el frente costero: la costa productiva, recreativa, infraestructural e inmobiliaria. Si bien las

[2] Para profundizar en este proceso pueden verse los trabajos de Bruno (2019), Fernández (2018) y Roldán (2006), por citar algunos ejemplos

[3] Este periodo ha sido más profundamente abordado Para indagar en el proceso específico de cada ciudad, véase: *Rosario* (Adagio & Rigotti 1995; Barenboim, 2014; Galimberti, 2014b; Roldán & Godoy, 2020; Vera et al, 2015), *Corrientes* (Rus, 2019), *Posadas* (Millán, 2010), *Santa Fe* (Fedele, 2010), *Tigre* (Pintos & Narodowski, 2012; Ríos, 2017), *Buenos Aires* (Casas, 2022; Dandón, 2020; Jajamovich, 2012) y *Gran Buenos Aires* (Cortizas & Andreoni, 2019; Ríos, 2016; Wertheimer, 2018)

[4] Este trabajo se desprende de una investigación de más largo aliento, consignada en la tesis doctoral y otros artículos publicados (Goñi, 2024a, 2024b) A estos efectos, entre los años señalados, se realizaron recorridos por la franja costera de Paraná y entrevistas semi-estructuradas a informantes claves (ex funcionarios de la Secretaría de Planeamiento, autoridades académicas y habitantes del barrio de Bajada Grande)

partes ensamblan un esquema cronológico, las categorías no reponen una sucesión lineal, sino que en muchos casos se yuxtaponen. Lo que se busca resaltar son las modulaciones emblemáticas, dominante o novedosa de cada momento histórico. En esta línea, adquiere relevancia la noción de genealogía desarrollada por Foucault (1988), que apela a un tipo de temporalidad distinta de la de la histórica. Mientras lo histórico remite a una sucesión continua y procesual, lo genealógico habilita un tiempo flexible, atento a las desviaciones, umbrales, fisuras, transformaciones, desplazamientos.

Siguiendo esta coordenada teórica, el trabajo pretende acercar postales, disparadores o fragmentos territoriales-temporales de la costa, con la premisa de crear una aproximación, y no una narrativa totalizadora, de este segmento. Se trata de un enfoque que puede ser simultáneamente diacrónico y sincrónico, en tanto puede remitir a tendencias procesuales o a momentos de ruptura acontecimental. De estas variaciones, el único movimiento inferible es fragmentación paulatina del tejido costero que, comenzando con un perfil homogéneo en sus funciones productivas, fue acelerando su descomposición hasta la actualidad, momento en el que se evidencia una multiplicidad ininteligible de apropiaciones (ver figura 1).

A diferencia de una investigación histórica clásica, donde el tiempo es la variable rectora, en este trabajo la temporalidad se vuelve subsidiaria de la dimensión espacial. En el gesto de colocar al espacio como agente protagónico, buscamos realizar un aporte al giro espacial. En su condición de espacio de borde, la costa tiene características propias: es un territorio mutante, anfibio, híbrido de agua y tierra; no puede definirse como un mero tentáculo de la ciudad o una reminiscencia del río. Tampoco como un escenario estático donde lo social y lo histórico se inscriben. En esta línea, apelamos a restituir a la ribera su especificidad, y a ejemplificar que las transformaciones, en términos lefebvrianos, no sólo acontecen *en* el espacio, sino que existen las transformaciones *del* espacio mismo.

La costa productiva

Paraná no tiene fundación. Los primeros pobladores fueron habitantes santafecinos que, luego del traslado de su ciudad, cruzaron el río y se asentaron en el vértice noroeste del actual territorio, en el barrio de Bajada Grande. Por entonces, la geopolítica territorial de la colonia situaba al río como eje estructurante del espacio, haciendo que las poblaciones se asentaran en pagos con jurisdicción a dos bandas, es decir, emplazados en ambas orillas de un curso de agua (Pibernus, 2022). En este sentido el curso fluvial no era un límite territorial o político, sino una centralidad.

Sobre esta lógica espacial, Santa Fe se fundó en el margen derecho del río Paraná y delimitó algunas estancias sobre el lado izquierdo, haciendo de Paraná la "otra banda" de su ciudad[5]. Además de ser asiento de pobladores especializados en la ganadería, el embarcadero construido a orillas del río se convirtió en un paraje estratégico para los viajantes que navegaban la ruta Asunción del Paraguay-Buenos Aires.

Paraná creció aceleradamente en el siglo XIX, momento en que se constituyó como ciudad y fue elegida capital provincial. En la ribera emergieron nuevas actividades que capitalizaron la geomorfología de las barrancas, su altura y composición. La minería ligada a la explotación de los yacimientos caleros hegemonizó el pulso productivo de la ciudad durante todo el siglo (Pérez Colman, 1946; Sors, 1994).

El crecimiento de esta actividad transformó el paisaje ribereño. Las barrancas fluviales, caracterizadas por su superficie ondulada y vegetada, fueron dinamitadas, adquiriendo la apariencia de muros angulosos. Sobre el relieve se incrustaban a modo de cueva los hornos caleros, expectorando humo día y noche, rodeados de montículos de tierra, parvas de leña y polvo calcáreo. De esto dio testimonio Roberto Arlt, referenciando una ribera con la "aridez de la tierra africana", signada por "montes de azufre, terribles, ásperos" (1933, p. 57).

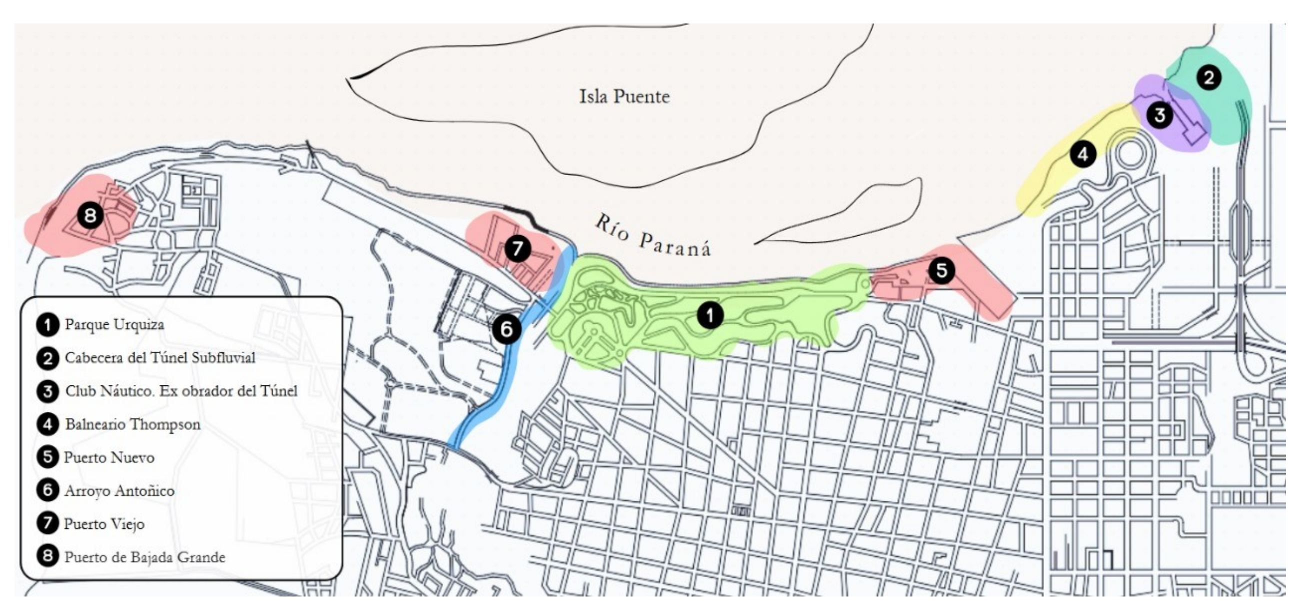


Figura 1. Ribera norte de Paraná. Plano con referencias espaciales. Elaboración propia

[5] "La otra banda del Paraná" fue uno de los tantos topónimos con los que se conoció a la ciudad de Paraná en sus orígenes



Figura 2 Calera y hornos de la ribera productiva (1880) Biblioteca Nacional de Suecia

Figura 3 Grúas y embarcaderos del Puerto de Bajada Grande (1900) Prefectura Naval Argentina (1988)

La minería se complementó con la logística fluvial, una actividad que, por la condición insular de Entre Ríos y por la envergadura del río Paraná, creció de manera orgánica. En este período, hubo tres enclaves que fueron formalmente habilitados como puertos. El primero, denominado Puerto de la Capitanía o Puerto Viejo, se localizó en la desembocadura del arroyo Antoñico y fue inaugurado como tal en 1820, momento en que Paraná recibió su rango capitalino. Se trató de un espacio en funciones hasta 1901, con especial protagonismo entre 1854 y 1861, cuando la ciudad se convirtió en la sede política de la Confederación Argentina[6]. En torno a él se desarrolló un espectro productivo compuesto de empresas navieras, molinos harineros y otras ramas industriales de poco valor agregado (Páez, 2018). En los últimos años del siglo XIX comenzó a evidenciarse como un nodo "pequeño e inadecuado" para las demandas del modelo agroexportador (PNA, 1988, p. 148). Entre los factores más problemáticos se encontraban los bancos de arena que impedían el ingreso de los buques de gran calado. A ello se sumaban los desprendimientos de las barrancas que colisionaban sobre las instalaciones y las recurrentes inundaciones, que dejaban muelles y talleres bajo agua.

El siguiente enclave fue contemporáneo al Puerto Viejo en sus últimos años de funcionamiento. Se trató de los muelles de Bajada Grande, reacondicionados en 1884 por la empresa Ferrocarril Entrerriano[7], que localizó allí el kilómetro cero del ramal que unió Paraná con Concepción del Uruguay. Con el modelo agroexportador en auge, este nodo ferro-portuario que tendía sus arterias hacia el interior del territorio provincial, dinamizó el frente productivo, proveyó una salida atlántica a los productos agrícolas y entró en competencia con los principales puertos de la región (El Entre Ríos, 1896).

Finalmente, en 1904 la Municipalidad y el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, emprendieron la construcción de un nuevo puerto en el borde noroeste del ejido municipal, a 2 kilómetros del Puerto Viejo. Las obras insumieron masiva mano de obra y tecnología de punta para la época, colaborando a generar altas expectativas y proyecciones. Sin embargo, el puerto afrontó la debilidad de no contar con instalaciones ferroviarias, elemento clave para el transporte de cargas del período, hecho que lo destinó a ejercer un rol periférico en la dinámica productiva (Musich, et.al., 2019). Sus últimos años transitaron como puerto de cabotaje abocado, sobre todo, al transporte de pasajeros.

Estos tres enclaves, localizados de forma equidistante sobre el borde costero, imantaron barriadas populares a sus alrededores, como el Morro, Puerto Sanchez, la Villa de los Pescadores o Bajada Grande. La materialidad de los asentamientos variaba desde residencias de adobe hasta ranchos improvisados con tablas y chapas que colgaban de la barranca (Villanueva, 2013).

En esta línea, para las primeras décadas del siglo XX la costa de Paraná exhibía muelles de variada materialidad y dimensión, grúas, almacenes navales, talleres ferroviarios, usinas, herrerías, caleras, hornos, rancheríos. Estos elementos compusieron la primera de las capas ribereñas de la ciudad, un espacio de perfil portuario, fabril y obrero, de hostil materialidad y escasa vegetación (ver figuras 2 y 3). La costa productiva se distanciaba, en términos territoriales y culturales, del casco cívico-residencial de la ciudad, espacio que alojaba a las clases acomodadas, las actividades institucionales y la arquitectura palaciega, propia de una ciudad moderna y capitalina.

La costa recreativa

La fisonomía productiva se mantuvo hasta 1930, momento en que la Municipalidad decidió desafectar los usos productivos comprendidos entre el Puerto Viejo y el Puerto Nuevo. Ante las reiteradas demandas de la prensa y la sociedad en general, que reclamaban mayor porcentaje de jardines urbanos para el esparcimiento (El Diario, 1925), se decidió ampliar el Paseo Urquiza[8], un pequeño jardín ubicado en lo alto de la barranca, en los terrenos de La Batería, un antiguo fortín defensivo. Este parque público inaugurado en 1895, fue objeto de una resemantización en 1932, que lo extendió de 8 a 44 hectáreas.

Refundado como el Parque Urquiza, la intervención irradió

[6] La organización territorial de la Confederación se fundó sobre el rol clave del río Paraná y el tráfico fluvial Los contornos acuosos de Entre Ríos y la ubicación estratégica de Paraná en relación al litoral argentino, la ruta hacia Paraguay y la salida atlántica, le valieron la elección capitalina y le posibilitaron constituirse en una estación fluvial privilegiada, a la altura de otras potencias

[7] En el año 1892 el ferrocarril y sus muelles fueron privatizados en manos de capitales ingleses (Musich et al , 2019)

[8] Este parque resultó el epílogo espacial de un proceso iniciado en el siglo XIX, que buscó articular el nodo cívico de la ciudad con su franja ribereña, distanciados entre sí por kilómetros e importantes desniveles



Figura 4 Ribera luego de la desafectación Revista Aconcagua (1936)

hacia las barrancas ribereñas con altimetrías de 60 metros, reponiendo un espacio de tres niveles: la costanera alta, media y baja, que se articulan a través de senderos, calles y escalinatas de piedra natural. La arquitecturización del espacio se logró con importantes obras de ingeniería como la remoción, terraplenamiento, estabilización con mallados, etc. (El Diario, 1932b). Así también, se realizaron trabajos de jardinería, como el revestimiento de las barrancas con tepes de césped, y forestación –implantando más de 400 especies extranjeras–, que con los años crearon una frondosa masa arbórea (Aconcagua, 1936). Se dio forma a un rosedal, se instalaron fuentes, y se edificaron dispositivos como puentes, terrazas y rotondas. La premisa era intervenir la barranca de manera que se ofreciera a la sociedad un espacio para contemplar de manera panorámica el paisaje ribereño (El Diario, 1932a).

En 1934 las obras continuaron en el nivel inferior, donde se realizó un trazado longitudinal paralelo al río, creando la costanera baja y Avenida Laurencena. Además de tener un propósito defensivo, haciendo frente a las embestidas del río sobre la costa, la obra se anunciaba como un espacio destinado al esparcimiento de la población (El Diario, 1933b). Sobre este se radicaron, con el correr de los años, playas balnearias y clubes deportivos especializados en disciplinas náuticas[9], creando un cinturón de infraestructuras recreativas que propusieron un acercamiento exploratorio del río, hasta entonces excepcionales.

Esta operación fue el germen de una nueva identidad. La opinión pública dirigió sus esfuerzos para posicionar la ciudad como un destino turístico, capaz de ofrecer espacios de belleza natural, descanso y confort (El Diario, 1933b). En esta línea, los escenarios ribereños fueron capitalizados como paisajes, y se asumió la potencia que escondía el turismo para ser, al igual que cualquier otra rama productiva, una fuente creadora de riquezas (El Diario, 1935c). A partir de 1935, la Comisión de Turismo recientemente conformada, promovió múltiples actividades sociales, deportivas y culturales en el Parque Urquiza. Se organizaron carreras mecánicas de automovilismo y motocicletas, circuitos de ciclismo, exposiciones culturales, paseos náuticos, festivales de boxeo, competencias de natación, fiestas de disfraces, desfiles, carnavales, etc. (CyC, 1935; El Diario, 1935b; El Orden, 1935). Aunque la ciudad aún tenía un largo camino por transitar para posicionarse como un destino turístico, el anhelo, el proyecto y su ejecución nacieron con esta intervención ribereña (Goñi, 2024b).

Una década más tarde, el parque se había convertido en "el lujo y esplendor de la ciudad", en palabras de sus contemporáneos (Villanueva 2013, p. 65), y el río ya no era solo concebido como una vía de comunicación que conectaba puntos distantes, sino espacio en sí mismo, en clave paisajística y recreativa (ver figuras 4 y 5).

Sin embargo, esta operación de embellecimiento urbano no supuso, en simultáneo, la supresión de las radicaciones productivas, sino su traslado. En este sentido, se generó un desdoblamiento de la ribera con un límite preciso: el arroyo Antoñico. Mientras que al este se alojaron las propuestas recreativas, al oeste se aglutinaron las instalaciones productivas.

En palabras del intendente Bertozzi, en esta partición funcional se recostaban las claves del progreso económico (El Diario, 1933a). Una ribera díptica brindaba las condiciones para impulsar, por un lado, el turismo y, por el otro, la industria de los materiales de la construcción, derivada de una modernización y tecnificación de las tradicionales actividades mineras.

En efecto, el contexto macroeconómico inaugurado con la crisis de 1930, obligó a dejar atrás el modelo agroexportador y a implementar nuevos horizontes productivos. Con el estado como garante y promotor, se sedimentó la visión de que la clave para el crecimiento era crear "industrias transformadoras" con valor agregado, que fueran capaces de abastecer el mercado interno (El Orden, 1935).

Bajada Grande fue el escenario donde se materializaron estas modulaciones. Los dos enclaves más importantes fueron la Compañía General de Cerámicas, inaugurada en 1933, y la Compañía Argentina de Cemento Portland, en 1938 (ver figura 6). Enfocadas en el procesamiento de cal y arcilla, ambas implementaron tecnologías e ideas de vanguardia para la época –como la noción de autoabastecimiento– que convirtieron la industria de los materiales de la construcción en el sector más fecundo de la economía de la ciudad (Bidart, 2020).

En similar sentido obraron las instalaciones en desuso del Puerto Viejo, que fueron privatizadas en vistas a convertirse en depósitos de inflamables. Entre septiembre de 1934 y enero de 1935 se lotearon y subastaron terrenos, quedando en manos de compañías como Shell Mex, YPF, West (ESSO) (El Diario,



Figura 5 Sendas del Parque Urquiza (1933) Archivo personal

[9] A comienzos de los años treinta, se inauguró el Balneario Municipal Thompson, en el área aledaña a Puerto Sánchez y, luego el Balneario Parque Municipal, en una zona neurálgica del parque En 1934, Rowing Club Paraná trasladó su sede hacia este espacio, y a este le siguieron el Club de Pescadores y el Club Atlético Estudiantes

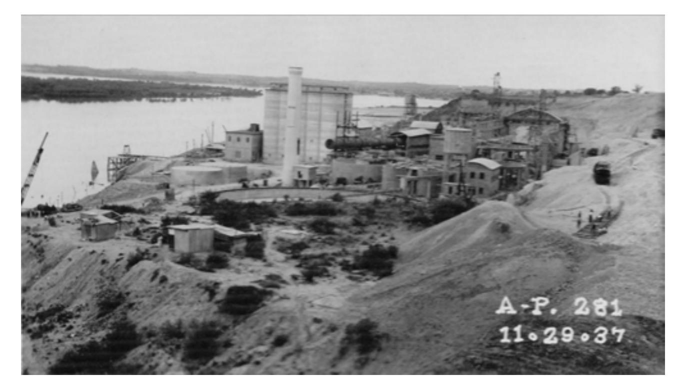


Figura 6 Ribera al oeste del arroyo Antoñico Instalaciones de la Fábrica de Cemento Portland San Martín (1937) Archivo Región

1935a). Las operaciones de relleno se iniciaron rápidamente, impulsadas por la urgencia de garantizar condiciones de seguridad para la manipulación de materiales inflamables (El Diario, 1935b).

Para la década del cincuenta, con los influjos del industrialismo y con el Segundo Plan Quinquenal en marcha, la ribera de Bajada Grande territorializó una faja industrial solvente. Además de las instalaciones extractivas y depósitos de inflamables, contenía la metalúrgica Hierlam S.A. especializada en la elaboración de perfiles, la Aceitera Galizzi encargada del procesamiento de oleaginosas, la Industrias Llave dedicada a la producción a textiles y calzados, una usina eléctrica, una estación ferroviaria, areneras, una planta potabilizadora de agua, entre otros (Bidart, 2020).

La segmentación funcional ejecutada en la década de 1930 ensambló dos paisajes ribereños que, aunque resultaran antagónicos en función y materialidad, resultan complementarios. La costa recreativa y la costa industrial constituían la manifestación localista de un mismo proceso: la modernidad urbanística, que demandaba espacios para el solaz de la población, y la productiva, que pregonaba la tecnificación económica.

La costa infraestructural

La inauguración del Túnel Subfluvial Hernandarias en 1969 resultó un epíteto de este desdoblamiento ribereño. Esta obra de infraestructura, que franquea de forma subterránea el río Paraná y conecta las provincias de Entre Ríos y Santa Fe, significó un punto de inflexión. Como consensuan un significativo número de autores: "existió una Paraná antes del Túnel Subfluvial y una Paraná posterior" (Doce et al., 2001, p. 31).

La insularidad de Entre Ríos fue una característica estratégica a lo largo de su historia: le otorgó ventajas defensivas y facilitó una vía de circulación rápida y efectiva. Sin embargo, con la hegemonía del automóvil y el desarrollo de las comunicaciones terrestres, esa misma condición se convirtió en una desventaja. Como sentenciaban los gobernadores de la Mesopotamia, la falta de una vinculación con el resto del territorio nacional imposibilitaba una fluida circulación de personas, capitales e información, condenando la región al aislamiento y el atraso (Parera & Costa, 2019; Szupiany, 2021). Al "ahogar el crecimiento económico", el río dejó de ser considerado un nexo para transformarse en un obstáculo (Álvarez, 1957, p. 17).

Si bien desde 1930 circularon proyectos de puentes, ferrys o túneles para poner fin a la insularidad, fue recién con las premisas conceptuales del desarrollismo –que sostenía que el progreso y la modernización industrial dependía de una integración territorial eficiente– que se logró su concreción. El lastre productivo de las provincias, la larga espera y el protagonismo simbólico concedido a las infraestructuras en la narrativa del periodo, le otorgaron al Túnel Subfluvial un rol mesiánico. Así, fue anunciado por sus contemporáneos como la "única esperanza de liberación" (La Nación, 1965, p. 6), una "obra de importancia internacional que hará revivir a la Mesopotamia" (Argentina Fabril, 1967, s.p.).

En efecto, la inauguración de esta pieza significó un cambio de escala para la ciudad, y operó profundizando las dinámicas ribereñas, tanto en su segmento recreativo como industrial. Como tal, el túnel representó un icono constructivo y tecnológico a escala latinoamericana. Para los parámetros de la época, se convirtió en algo próximo a una proeza técnico-artística. En esta línea, además de habilitar el arribo de visitantes que, al volante de sus propios vehículos, se disponían a consumir la oferta recreativa que la ciudad brindaba, generó que una gran parte de ellos encontraran en este dispositivo la principal atracción. Como medio o como fin, la obra imantó una gran cantidad de turistas y, por derrame, generó la emergencia de emprendimientos ligados a esta actividad, ya sea empresas de transportes, agencias de viajes, restaurantes, hoteles o balnearios.

A propósito de esto, el Túnel impulsó, por un lado, la inauguración del Hotel Internacional de Turismo Mayorazgo en 1972, un establecimiento de cinco estrellas con centro de convenciones y casino, anhelado desde 1950, que rápidamente se convirtió en un símbolo de la ciudad. Por el otro, posibilitó la creación de dos espacios de esparcimiento sobre su superficie, el balneario público Los Arenales y el Club Náutico Paraná. Junto con el Thompson, localizado inmediatamente al lado, completaron un cinturón continuo de espacios balnearios y deportivos.

A su vez, esta infraestructura formó parte de un sistema de conexión más amplio, que incluyó la extensión y acondicionamiento de la ruta nacional Nº. 168, que se desarrolla sobre la orilla santafecina del río Paraná. Esta ruta proporcionó un espacio desde el que, por primera vez, pudo observarse el frente norte de la ciudad, con el parque Urquiza y las obras arquitectónicas más emblemáticas en lo alto de la barranca (ver figura 7). Como una suerte de balcón, la otra orilla suministró una mirada escenográfica a la fachada urbana, sintetizando la postal necesaria para el proyecto turistificador. Así como la cartografía y otros



Figura 7 Fachada de la ribera norte El Diario de Turismo (2019)

dispositivos técnicos tuvieron un indudable efecto performativo sobre los espacios urbanos, las imágenes escenográficas obraron en similar dirección. Como resultado de estas medidas, para 1973 Paraná registraba el mayor número de turistas en la historia de la ciudad (La Acción, 1973).

Como antítesis y complemento necesario, la inauguración consolidó la dinámica industrialista de la ciudad. Además de representar el anhelado fin del aislamiento terrestre entre la Mesopotamia argentina y el resto del país, el Túnel se incorporó a las redes viales de intercambio regional. Junto al puente ferro-automotor Uruguayana-Fray Bentos, este dispositivo fue clave para ensamblar el Corredor Bioceánico Central, que conectó el océano Atlántico y el Pacífico (Gobierno de Santa Fe, 2016). Esto colocó a la ciudad en un lugar de privilegio dentro del entramado productivo del Mercosur.

Al mismo tiempo, la apertura del tránsito terrestre sentenció el ya agonizante movimiento portuario de la ciudad, dejando al puerto de Diamante como único nodo regional para dar salida a la producción agropecuaria entrerriana (Mateo et al., 2022). A su vez, generó el traslado del atracadero de balsas desde Puerto Nuevo hacia la faja industrial de Bajada Grande. La embarcación quedó destinada a aquellos automotores con carga de inflamables, liberando definitivamente el frente recreativo y el Puerto Nuevo de las logísticas productivas que aún persistían. Finalmente, el éxito de esta intervención catalizó la rápida adjudicación de nuevas obras de infraestructuras sobre el río Paraná: el puente Zárate Brazo Largo, que conectó Entre Ríos con Buenos Aires, y el puente Barranqueras, que unió Chaco con Corrientes (La Nación, 1966).

De esta forma, la costa infraestructural, que emergió como respuesta a un río percibido como obstáculo, significó un cambio de escala para la ciudad en términos urbanos y profundizó las economías asentadas sobre la división bipartita de la ribera. Al tiempo que motorizó la actividad productiva de la costa industrial, colocándola dentro de los circuitos productivos regionales, brindó un impulso definitivo al movimiento turístico agenciado sobre la costa recreativa.

La costa inmobiliaria

En las décadas de 1980 y 1990, el cambio en la estructura socioeconómica transformó profundamente el tejido espacial, social y económico de la ciudad de Paraná. Uno de los sectores más drásticamente afectados fue el territorio ribereño, en particular la costa industrial ubicada en Bajada Grande.

En la década de 1970, con el Túnel Subfluvial recientemente inaugurado, las raquíticas instalaciones portuarias y la estación ferroviaria allí localizadas cesaron sus actividades. Las vías férreas y acuáticas, que anteriormente habían sido las redes estructurantes del territorio, quedaron subordinadas al sistema vial de comunicaciones. A esto se sumó la paralización de las actividades industriales como efecto de los nuevos rumbos económicos: políticas de desregulación, financiarización de la economía y desindustrialización estructural. También colaboró en este derrotero el traslado de las escasas industrias que quedaban en funcionamiento hacia el Parque Industrial, inaugurado en las afueras de Paraná en 1979.

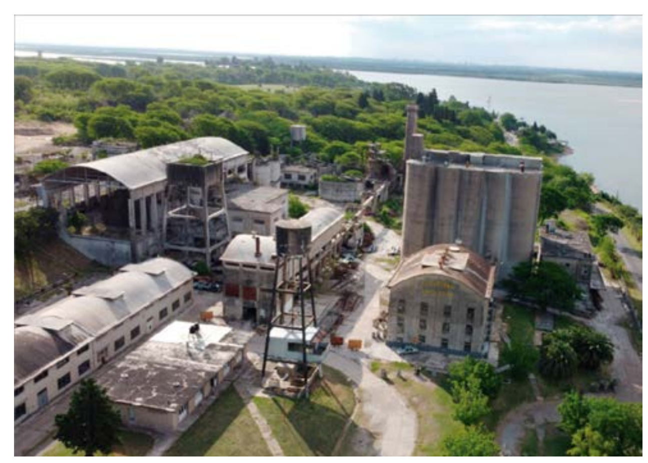


Figura 8 Bajada Grande Fósiles de la Fábrica de Cemento Portland Bidart (2020)

El desmantelamiento productivo dejó un escenario complejo. Sobre la ribera cayeron en desuso silos de conservación, galpones, tolvas y restos de arquitecturas funcionalistas, destacando por su escala el mastodóntico complejo de la Compañía de Cemento Portland, que cerró sus puertas a mediados de 1980 (ver figura 8). Desde entonces, solo quedan en funcionamiento algunas empresas vinculadas a la extracción de arena y otras pocas instalaciones que fueron resemantizadas para usos de servicio, como es el caso de la metalúrgica Hierlam S. A., donde opera un boliche bailable.

Las políticas de desinversión pública y flexibilización se articularon con las nuevas tendencias urbanas que redescubrían los cuerpos de agua como elementos estratégicos para capitalizar inversiones inmobiliarias (Ríos, 2017). Bajada Grande, con sus fósiles industriales, una valorización depreciada del suelo y usos sin tipificacion, se consolidó como un escenario fértil para ese desarrollo. Estos flujos se tradujeron en tres movimientos inmobiliarios distintos, aunque todos orientados a un mismo segmento social.

Por un lado, a partir de los años 1970, se radicaron paulatinamente viviendas de media y alta gama, ocupando una extensión de 1,5 kilómetros de ribera. Como esculpidas en la barranca, las residencias exhiben múltiples plantas y se desarrollan en descenso, siguiendo la escarpada pendiente, hasta rematar en la parte inferior con patios y muelles privados que avanzan sobre el río. Las tipologías varían entre clásicos chalets con techos a dos aguas y arquitectura minimalista.

A su vez, en los terrenos pertenecientes a la Fábrica de Cemento Portland, en el año 2010 se inició el desarrollo del complejo inmobiliario denominado Puerto Urquiza. Se trata de un modelo de tradicional barrio cerrado, con residencias unifamiliares perimetradas por amplios espacios verdes. A pesar de encontrarse en medio de litigios judiciales, el emprendimiento contempla una serie de intervenciones de servicio y consumo comercial sobre las antiguas instalaciones de la Fábrica Cemento Portland (Puerto Urquiza, s.f.).

Finalmente, en los últimos años se materializó la propuesta inmobiliaria Signature Estrada, que adopta la forma de condominios en altura, de 10 y 15 pisos, y se define por altos estándares de privacidad y exclusividad.

Con continuidades y rupturas, estas intervenciones inmobiliarias reponen una forma de gestión y una materialidad espacial similar a los Grandes Proyectos Urbanos replicados sobre otros espacios costeros (Cuenya, 2006; Kozak & Feld, 2014). Aunque cada uno ostenta un formato específico, todos se dirigen a un segmento social de alto poder adquisitivo, que demanda un estilo de vida saludable en un entorno natural y securitario (ver figura 9). Así también, las propuestas reponen tratamientos del río en clave privatista, sea bajo forma de puertos deportivos, guarderías náuticas o directamente bloqueando su acceso. Motorizado por la Municipalidad, que vio en estos desarrollos residenciales y terciarios una forma de "revitalizar" el sector degradado de Bajada Grande, los emprendimientos capitalizan las ventajas escenográficas y económicas de localizarse sobre el cuerpo de agua (Municipalidad de Paraná, 2015, pp. 208-209).

En diálogo con este derrotero, la ciudad fue testigo del remate del balneario público Los Arenales. Las mismas tendencias que operaron en la fosilización del espacio industrial de Bajada Grande, obraron en la privatización de este segmento recreativo en aras de paliar la crisis de las arcas estatales. El remate, realizado en los años 1990, cedió la posesión del espacio a capitales inmobiliarios que edificaron el barrio cerrado Amarras del Sol. Se trata de un espacio similar a Puerto Urquiza, aunque, en adición, cuenta con una caleta artificial para el ingreso de embarcaciones privadas. Desde el 2000 el barrio avanza en la construcción de viviendas lujosas sobre la superficie del Túnel Subfluvial y bloquea el acceso al río a través de un muro opaco, perpendicular a la ribera.

Similar consideración merece el Club de Campo Puerto Barrancas, un barrio privado recostado en lo alto de la barranca ribereña, en un sector que formaba parte del complejo Municipal La Toma y que, durante la primera década del siglo, fue vendido a una desarrolladora inmobiliaria. Con residencia unifamiliares de alta gama, el club contempla propuestas al aire libre con áreas deportivas y una playa de uso exclusivo equipada con guardería náutica (Puerto Barrancas, s.f.).

Finalmente, cabe mencionar aquellos espacios recreativos concesionados a entidades deportivas como el Club de Pescadores, el Club Atlético Estudiantes, el Rowing Club y el Club Náutico, cuyo ingreso se volvió exclusivo para socios a partir de los años 1980, segmentando el uso de la costa.

De este somero repaso se desprende que, indistintamente del espacio donde se hayan posado las modulaciones del sector terciario –sean segmentos ribereños recreativos o antiguos espacios industriales–, con distintos lenguajes y materialidades operaron hacia una paulatina restricción del acceso al río.

Palabras finales

Como hemos revisado en estas páginas, la complejidad que configura la franja ribereña en la actualidad se puede desentramar creando módulos temporo-espaciales o "costas". Estas categorías –productiva, recreativa, infraestructural e inmobiliaria– ofrecen claves descriptivas e interpretativas para alcanzar una comprensión más acabada del paisaje ribereño contemporáneo. Al tiempo que cada costa expresa especificidades locales, funcionan como síntoma de dinámicas escalares más amplias, que materializan formas específicas de gestión y apropiación del espacio.



Figura 9 Emprendimientos inmobiliarios en Bajada

La costa productiva, que abarca desde los orígenes del poblado hasta entrado el siglo XX, se caracterizó por ostentar un perfil funcional relativamente homogéneo. La barranca estaba dominada por apropiaciones productivas que incluían infraestructuras portuarias y ferroviarias, explotaciones caléferas, molinos y una serie de industrias de escaso valor agregado. Esta costa, además, albergaba barriadas populares habitadas por los trabajadores vinculados a dichas actividades. Esta constelación funcionaba como una expresión ajustada a las demandas del modelo agroexportador imperante, que configuraba espacialidades de redes y flujos con la finalidad de dar salida atlántica a las materias primas del interior. Las vías férreas, los puertos y las rutas acuáticas eran los actores protagónicos del entramado territorial de este modelo que, con continuidades y rupturas, ensamblaba frentes ribereños de similar factura en otras ciudades de la región.

La segunda costa se territorializó con la crisis de 1930, como una traducción local de tendencias más amplias. Al este del arroyo Antoñico, la ribera recreativa emergió como modulación lateral del higienismo y el urbanismo francés, que imaginaba los espacios verdes como dispositivos para embellecer y sanear las ciudades frente a las miasmas de la sociedad industrial. Al oeste, se concentró la costa productiva, que debió reestructurarse en función del nuevo modelo de industrialización por sustitución de importaciones. Sobre estos dos frentes antitéticos se apoyaron dos proyectos económicos: el turismo y la industria de los materiales de la construcción. Lejos de demarcar dos facetas excluyentes, esta taxonomía funcional sintetizó espacios complementarios, síntoma de un mismo proceso de modernización que alcanzó su máxima expresión en esta década.

La costa infraestructural es un aforismo para referir al momento en que las circulaciones fluviales se volvieron subsidiarias de las terrestres, y el río comenzó a percibirse como un obstáculo al desarrollo y el progreso de la provincia. En este marco, la inauguración del Túnel Subfluvial en 1969 representó un momento de inflexión. La obra puso fin a la insularidad mesopotámica, habilitando el arribo de visitantes que escalaron el proyecto turistificador de la ciudad. Al

mismo tiempo, colocó a Paraná como paso obligado del circuito regional y del Corredor Bioceánico internacional, hecho que profundizó el funcionamiento del aparato industrial y sentenció definitivamente los movimientos portuarios que aún perduraban. En su gimnasia, esta obra encarnó los anhelos de progreso técnico, el federalismo, la planificación centralizada y la racionalidad desarrollista del período, que concebía al espacio como una red interconectada, cuyo protagonista eran las obras de infraestructura.

Finalmente, con el pulso de las tendencias neoliberales se aceleró la fosilización de la faja industrial-productiva y emergieron intereses particulares. La costa inmobiliaria refleja una forma de gestión del territorio que brotó como una herramienta para saldar la crisis a través de la inversión privada en suelo urbano. Si el período desarrollista se caracterizó por una planificación regional del territorio, en este período, la planificación achicó su escala y quedó en manos de nuevos actores. Esto se tradujo en una mirada empresarial, estratégica y privatista del espacio, que interviene la trama de manera atomizada (Boito & Espoz, 2014; Marcús, 2017). En este perfil se encuadran los desarrollos inmobiliarios que arribaron a la costa de Paraná que, ostentando diferentes tipologías, se orientaron por igual a ofertar un estilo de vida securitario y exclusivo para un sector de la sociedad. Al contrario de lo que pueda pensarse, no se trata de la retirada del Estado en materia de producción de espacios, sino de su activo rol en la reproducción privada del mismo (Ríos, 2005).

Como hemos señalado, las múltiples configuraciones costeras de Paraná reflejan las modulaciones emblemáticas de cada periodo, pero su derrotero no implicó una sustitución lineal de unas por otras. En cambio, cada nueva expresión espacial agregó capas de significado y materialidad al territorio ribereño. Por caso, si bien en las últimas décadas emergieron apropiaciones vinculadas al sector terciario, este movimiento no fue lineal ni totalizador. A pesar de las tendencias orientadas a privatizar el acceso al río, la ribera central continuó ostentando un espacio público de gran extensión en el Parque Urquiza e incluso acondicionó nuevos segmentos de barranca para estos fines[10]. A su vez, mientras los espacios portuarios e industriales quedaron obsoletos, las barriadas populares, asiento de estos trabajadores, persistieron arraigadas al espacio ribereño, incluso crecieron en extensión (Gobierno de Entre Ríos, 2012).

De este proceso de yuxtaposiciones podemos ver que hay un solo movimiento que se sostiene a lo largo de este período: la fragmentación del tejido costero. En las primeras décadas del siglo XXI, encontramos un tejido ribereño heterogéneo, que toma la forma de balnearios, clubes deportivos, parques públicos, residencias inmobiliarias de alta gama, barrios populares, instalaciones productivas, áreas abandonadas, ofertas de servicios, espacios culturales, y otros. Cada una de estas apropiaciones, que fueron efecto de un contexto más amplio, conviven y se tensan entre sí, dando testimonio de que no existe una costa de Paraná en singular, sino de una diversidad de ellas.

[10] Es el caso del Parque Nuevo Humberto Varisco, inaugurado en 1999

Referencias bibliográficas

Adagio, N., & Rigotti, A. (1995). Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1935-1940. *Revista A&P*, *10*, 18-21.

Álvarez, M. (1957). Un problema argentino: las comunicaciones con la Mesopotamia. Carreteras. *Asociación Argentina de carreteras*, *3*(10), 17-24.

Análisis digital. (2021). Bajada Grande: un negocio en altura. https://www.analisisdigital.com.ar/locales/2021/09/23/bajada-grande-un-negocio-en-altura

Argentina Fabril (1967). Túnel subfluvial. Obra de importancia internacional que hará revivir a la Mesopotamia. 30 de agosto de 1967. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

Arlt, R. (1933). Paraná. Tacita de porcelana. En E. Elizar & S. Méndez (2016), *Aguafuertes fluviales de Roberto Arlt. Crónicas y fotos de un viaje por el Río Paraná* (pp. 56-59). Fundación Hendija.

Barenboim, C. (2014). Evolución histórica de la costa central y su vinculación con el Gran Proyecto Urbano de Puerto Norte en la ciudad de Rosario, Argentina. *RIEM, 10*(5), 61-81.

Bidart, N. (2020). *Itinerarios de Paisaje Cultural Industrial como criterio de recualificación del espacio urbano. El caso de Bajada Grande y Puerto Viejo: identificación de nodos industriales e intervención en la ex-fábrica "Coceramic"* [Tesis de grado inédita]. Universidad Nacional del Litoral.

Boito, M. E., & Espoz, M. B. (2014). *Urbanismo estratégico y separación clasista.* Puño y Letra.

Camarda, M. (2018). Un abordaje a las propuestas y proyectos de creación del túnel subfluvial Paraná-Santa Fe. *Revista Desenvolvimiento económico en debate, 4*(2), 3-113.

Caras y Caretas (CyC). (1935). Un paseo por la ciudad de Paraná y una charla con su intendente. 10 de agosto de 1935. Archivo digital de la Biblioteca Nacional de España.

Casas, J. (2022). Mirar al río para hacer negocios. Renovación del frente costero de Buenos Aires (1989-2019). *Geograficando, 18*(2).

Cortizas, L., & Andreoni, L. (2019). De frente al río, de espaldas a la población. La construcción de barrios náuticos en los humedales de Hudson (Pdo. de Berazategui). *Proyección de estudios geográficos y de ordenamiento territorial, 13*(25), 35-58.

Cuenya, B. (2006). Grandes proyectos como herramientas de creación y captación de plusvalías urbanas. Proyecto Puerto Norte, Rosario, Argentina. *Medio ambiente y urbanización*, *65*, 81-108.

Dandón, J. (2020). Procesos de configuración de frentes urbanos costeros: la ribera de Buenos Aires (Argentina). *Investigaciones Geográficas, 74,* 223-243. https://doi.org/10.14198/INGEO2020.D

Doce, M., Yonson, A., & Musich, W. (2001). *Inventario del patrimonio histórico arquitectónico de la ciudad de Paraná. Informe Final.* Consejo Federal de Inversiones Expediente.

El Diario de Turismo. (2019). La ciudad de Paraná es una de las 10

ciudades de Argentina que lideran el segmento de Turismo de Reuniones. https://www.eldiariodeturismo.com.ar/2019/05/02/la-ciudad-de-parana-es-una-de-las-10-ciudades-de-argentina-lideran-el-segmento-de-turismo-de-reuniones/

El Diario. (1925). Embellecimiento edilicio. Ideas relativas a la extensión del Parque Urquiza y a la creación de jardines de invierno. 29 de marzo de 1925. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

El Diario. (1932a). Obras de embellecimiento en el Parque Urquiza. 17 de marzo de 1932. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

El Diario. (1932b). Obras públicas municipales. La tarea de la Comision Prodescoupados. 26 de abril de 1932. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

El Diario. (1933a). El porvenir industrial de Paraná. 9 de mayo de 1933. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

El Diario. (1933b). Gigantesca obra de embellecimiento llevada a cabo por el presidente municipal señor Bertozzi. 15 de mayo de 1933. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

El Diario. (1935a). Municipalidad de Paraná. Remate. 1 de enero de 1935. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

El Diario. (1935b). La cañonera. 11 de enero de 1935. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

El Diario. (1935c). Se proyecta la construcción de un Hotel Casino. 15 de abril de 1935. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos

El Entre Ríos. (1896). El Muelle de Bajada Grande. 17 de octubre de 1896. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

El Orden. (1935). En Paraná quedó inaugurada ayer la Exposición del Litoral. 25 de marzo de 1935. Archivo General de la Provincia de Santa Fe.

Fedele, J. (2010). *El río en la ciudad del plan*. UNL Editora.

Foucault, M. (1988). *Nietzsche, la genealogía, la historia*. Pre-textos.

Galimberti, C. (2014a). Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas. *Arquitectura y Urbanismo, 35*(2), 19-35.

Galimberti, C. (2014b). La reinvención del río desde lo recreativo. La transformación de la ribera metropolitana de Rosario (Argentina) desde una mirada sobre el espacio público y las huellas patrimoniales. *Cuaderno Urbano, 17*(17), 45-172. http://hdl.handle.net/11336/30883

Gobierno de Entre Ríos (2012). Plan Maestro del Área Costera de Paraná (PMACP).

Gobierno de Santa Fe (2016). Túnel Subfluvial. Aula Ciudad. Fascículo 17.

Goñi, M. (2024a). Frentes urbanos y cuerpos acuáticos. Un avistaje al borde costero de la ciudad de Paraná (Entre Ríos). *Ejes de Economía y Sociedad, 8*(14), 1-35. http://doi.org/10.33255/25914669/7216

Goñi, M. (2024b). De espacio productivo a destino turístico. La reconfiguración de la franja costera de la ciudad de Paraná (Entre Ríos). *Registros, 20*(2), 139-161. http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s22508112/korvuc89p

Jajamovich, G. (2012). Del parque España a Puerto Madero: circulación del "urbanismo de los arquitectos" y la planificación estratégica entre Argentina y España (1979-1993). *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad, 12*(12), 7-25.

Kozak, D., & Feld, N. (2014). Los bordes del espacio público en los Grandes Proyectos Urbanos: el caso de Puerto Norte, Rosario. *XI Simposio de la asociación internacional de planificación urbana y ambiente*. SEDICI. http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/54849

La Acción. (1973). Record de turistas en Paraná. 25 de abril de 1973. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

La Nación. (1965). Entre Ríos y sus conexiones con el resto del país. 4 de julio de 1965. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

La Nación. (1966). Proyectarse construir dos puentes sobre el río Paraná. 2 de junio de 1966. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos

Marcús, J. (Coord.). (2017). *Ciudad viva. Disputas por la producción sociocultural del espacio urbano en la Ciudad de Buenos Aires*. Editorial Teseo.

Mateo, J., Camarda, M., & Rodríguez, L. (2022). Los puertos y las exportaciones fluviales de Entre Ríos (1945-1983). *Suplemento CDyT, 12*(13), 330-348.

Melhem, M. (2023). *Las ciudades del río*. 170 Escalones.

Millán, M. R. (2010). La figuración del frente costero para la ciudad de Posadas. *Polis, 9*(27), 243-267.

Municipalidad de Paraná. (2015). Plan Paraná Emergente y Sostenible. Equilibrio territorial para la equidad social, ambiental y productiva (PEyS).

Musich, W., & Melhem, M. (2019). El espacio urbano estructurado a partir de la construcción y operatividad del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná durante el siglo XX. Una periodización". *XVII Jornadas Interescuelas de Historia*. Universidad Nacional de Catamarca.

Musich, W., Vega, N., & Larker, J. (2019). Configuración y estado actual de un paisaje cultural portuario en la ciudad de Paraná. *RES GESTA, 55*, 30-44.

Páez, E. (2018). *Huellas del Puerto Viejo. La persistencia de un barrio.* Delta Editora.

Parera, C., & Costa, C. (2019). La gestión del territorio fluvial en el corredor Santa Fe-Paraná. Relación entre la ciudad y el agua en el marco de las políticas desarrollistas. *AREA*, *26*(1), 1-13.

Pérez Colman, C. B. (1946). *Paraná 1810-1860. Los primeros cincuenta años de la vida nacional.* Talleres Gráficos Emilio Fenner.

Pibernus, C. (2022). *Con el río al cuello. En contra de la falsa obviedad del reciente territorio Entre Ríos.* Eduner.

Pintos, P., & Narodowski, P. (Coords.) (2012). *La privatopía sacrílega: Efectos del urbanismo privado en humedales de la cuenca baja del río Luján*. Imago Mundi.

Prefectura Naval Argentina. Subprefectura Paraná (PNA). (1988). *Libro histórico. Tomo I 1573-1976*. Archivo Provincial de Entre Ríos. https://inmobiliariamega.com.ar/

Puerto Barrancas. (s.f.). *Puerto Barrancas. Tu vida en la naturaleza empieza hoy*. https://puertobarrancas.com.ar

Puerto Urquiza. (s.f.). *Puerto Urquiza. Complejo urbano*. https://puertourquiza.com.ar

Revista Aconcagua (Aconcagua). (1936). El Parque Urquiza de Paraná. 4 abril de 1936. Archivo digital de la Biblioteca Nacional de España.

Ríos, D. (2005). Producción privada del espacio urbano residencial y estado. El caso de la Mega-urbanización cerrada Nordelta en el municipio de Tigre. *Revista de Temas Sociales Kairós*, *9*(16).

Ríos, D. (2016). Mutaciones y contradicciones ambientales en frentes de agua urbanos: los cuerpos de agua de las urbanizaciones cerradas de Buenos Aires. En R. Hidalgo (Comp.), *Las costas del neoliberalismo: naturaleza, urbanización y producción inmobiliaria: experiencias en Chile y Argentina* (pp. 260-286). Geolibros.

Ríos, D. (2017). Aguas turbias: los nuevos cuerpos de agua de las urbanizaciones cerradas de Buenos Aires (Argentina). *Cuadernos de Geografía, 26*(1), 201-219.

Roldán, D. (2007). Historia cultural de las ciudades e historia de los imaginarios urbanos. Argentina y América Latina. En S. Fernández (Comp.), *Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances y proyecciones* (pp. 109-135). Prohistoria.

Roldán, D., & Godoy, S. (2020). Conflictos territoriales y culturales en la renovación del frente costero, Rosario (Argentina). *EURE, 46*(138), 95-116.

Rus, M. F. (2019). *Al frente o al margen. La transformación de la frontera sociourbana en las franjas costeras de la ciudad de Corrientes, Argentina* [Tesis de Maestría], Universidad Nacional de Córdoba.

Sánchez, F., & Beraldinelli, R. (2004). Waterfront revitalisation projects in Latin America: Cultural rescue or global planning model? *The 11th Internationnal Planning History Conference 2004*.

Soijet, M., Caballero, A., Bielsa, M. E., & Kingsland, R. (1991). Caracterización y diagnostico urbanístico. Tramo I Arroyo Antoñico. [Inédito]

Sors, O. (1994). *Paraná. Dos siglos y cuarto de su evolución urbana*. Los Gráficos.

Szupiany, E. (2021). Infraestructura e integración regional: la conformación del sistema vial Santa Fe-Paraná entre la conexión de la Mesopotamia argentina y el Corredor Bioceánico Central. *Cuaderno Urbano, 30*, 111-137. https://doi.org/10.30972/crn.30304930

Talesnik, D., & Gutiérrez, A. (2002). Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar. *EURE*, *28*(84), 21-31.

Vera, P., Roldán, D., & Pascual, C. (2015). La construcción escenográfica de la ciudad. Espacio público, turismo e itinerarios en Rosario (Argentina). *Chasqui. Revista Latinoamericana de Comunicación, 130,* 99-219.

Villanueva, A. (2013). [1942] En memorial del desocupado. En *Paraná. Rosa de Otoño.* Eduner.

Wertheimer, M. C. (2018). Renovación urbana y conflictos territoriales en las costas metropolitanas del Río de la Plata: los casos de Quilmes, Avellaneda y Vicente López. *Estudios del Hábitat*, *16*(2), e049. https://doi.org/10.24215/24226483e049

Zanini, A. (1926). *Páginas de Oro de la Ciudad de Paraná en su Primer Centenario 1826 – Agosto 1926.* Taller Gráfico Caracciolo y Plantié.